航空ファン
KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
ドルニエ
Do.17



☆特集☆
カメラ・ルポ；韓国の烏山米空軍基地
米ソの戦略爆撃機B-1とバックファイア
秘密兵器"神龍"モーターグライダー

'76 6 JUNE

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

A-7E コルセアⅡ



(Photo by R.E. King)



空母サラトガに搭載されている第37攻撃飛行隊（VA-37）所属のA-7EコルセアⅡ。この機体は下の写真のように機首に飛行隊のニックネームである　Bull（雄牛）の顔が描かれている。

(Photo by R.E. King)




(Photo by R.E. King)


(Photo by R.E. King)



A-7E Corsair II

◀メイポート基地に勢ぞろいした第37攻撃飛行隊（VA-37）のA-7E。第37攻撃飛行隊は，海軍大西洋航空軍最初の新規編成A-7飛行隊としてA-7Aを装備して実戦配備され，最初の航海でベトナムに行き，1969年1月にヤンキーステーションにおいて活動を開始，9月にセシルフィールドに帰り，第3空母攻撃航空団に所属，現在に至っている。現在の使用機E型は空軍型のA-7Dをそのまま艦上機にしたともいえる機体で，機関砲はD型と同じM-61ガトリング砲を装備，爆撃コンピュータや油圧系統，アンチスキッド・ブレーキなどもD型と同じものになっている。
▼メイポート基地における第3空母攻撃航空団（CVW-3） 司令官機のA-7E。

◀A-7E of VA-37, NAS Mayport
▼CVW-3 Commander's airplane



オーサン基地の米軍機



韓国のオーサン（烏山）基地に駐留している，第51戦術混成連隊（51st COMPW）第36戦術戦闘飛行隊（36th TFS）所属のF-4E。

USAF airplanes at Osan AB Korea









▲訓練飛行に向う第36戦術戦闘飛行隊のF-4E。胴体下面にECMポッド，主翼パイロンに訓練用小型爆弾ラックを装備している。
◀訓練飛行を終え着陸したF-4E。空気取入口横に付いているのは第51戦術混成連隊のマーク（左ページ上の）である。

▲F-4E of 36th TFS, 51st COMPW
◀F-4E in training



▶飛行中のＨＨ-53ヘリコプタ。基地の救難などに使用されている。
▼第51戦術混成連隊第19戦術航空支援飛行隊（19thＴＡＳＳ）所属のOV-10A。

▶ HH-53 helicopter
▼ OV-10A of 18th TASS



韓国に飛来した F-111



F-111 short stay at Osan AB

米本国アイダホ州マウンテンホーム空軍基地の第366戦術戦闘連隊（366th TFW）に所属する6機のF-111Fが，去る2月24日にオーサン基地に飛来，2週間にわたって爆撃訓練などを行なった。このページはオーサン基地に着陸するF-111F。

F-111F flight-in at Osan AB, Korea





訓練飛行に向うF-111F。

イラン空軍のトムキャット

Iranian AF F-14A

飛行中のイラン空軍向けF-14A 1号機。イラン空軍ではF-14を80機発注していて，この1号機の領収式は去る1月8日に行なわれ，1－3号機は米海軍パイロットの手でニューヨーク州カルバートンからイランのカタミ空軍基地までフェリーされ1月25日に到着している。残り77機も1978年中頃までに納入されることになっている。

F-14 first plane for Iran in flight



エドワーズ基地のA-10
A-10 at Edwards Test Center



機体全面を黒く塗装して，エドワーズ空軍基地の飛行テストセンターでテストを続けるA-10攻撃機の原型2号機。

A-10 Prototype second plane in use for tests at Edwards AFB



B-1 third Plane rolled out

ロールアウトしたB-1 3号機

去る1月16日，カリフォルニア州パームデールのロックウェル社工場でロールアウトしたB-1 3号機（飛行テスト用2号機）。同機はB-1に搭載される全電子機器を積んで，アビオニクス・テストベッドとして使われる。

外国に供与されるS-2G

Photo by R. E. Kling



ジャクソンビル海軍航空基地で引渡しを待つS-2G。アメリカ海軍がS-3Aの導入にともない，余剰となったものを外国に供与するもので，写真でラダーを緑と黄色に塗った機体はブラジル空軍，赤と白に塗ったものがペルー海軍向けである。

S-2G to be lend-leased overseas

S-2G for Brazil and Peru, NAS Jacksonville

西ドイツ空軍のG-91R3

West German AF G-91R3

機首にサロメを描いた，西ドイツ空軍第43軽戦闘運隊（LeKG-43）所属のアエリタリアG-91 R3。G-91はNATO 諸国の統一制式機として採用され，現在もイタリア，ギリシャ，西独等で使用されている。写真は1975年のNATO の合同演習“タイガーミート”に参加したときのもの。

G-91R3 of LeKG43 while participating in the 1975 NATO Exercise "Tiger Meet"

(Photo by H. Dehnst)





VFW-FOKKER 614

フランスの航空会社TATが使用するVFW-フォッカー614。
VFW-FOKKER 614 of French airlines, TAT

AIRBUS A.300

First plane of Lufthansa A. 300B2

ルフトハンザのエアバス１番機として２月９日に引き渡されたA300B２（量産21号機）。同社ではさらに３月と４月に１機づつ引き渡しをうける予定になっている。



世界のジェット・エアライナー ⑫
ツポレフ　Tu-144

ソ連の超音速旅客機Tu-144。同機は1968年12月31日にモスクワのジューコフスキー飛行場で初飛行を行ない，翌年6月5日に音速突破に成功するなどのテスト飛行を続け，昨年12月25日，モスクワ～アルマアタ間に定期就航した。



(Photo by Frank B. Mormillo)

F-14 Tomcat in special camouflage for evaluation.



識別評価塗装をしたトムキャット



前ページとこのページはミラマー海軍航空基地で撮影した，第2戦闘飛行隊（VF-2） 所属のF-14Aトムキャット。この機体は写真の様に全面をグレイ3色による識別評価試験用のカムフラージ塗装をほどこしている。テイルレターと機首番号は他の機体にくらべ小さく，部隊名とシリアルナンバーが記入されているだけで，国籍マークは記入されていない。

（Photo by Frank B.Mormillo）

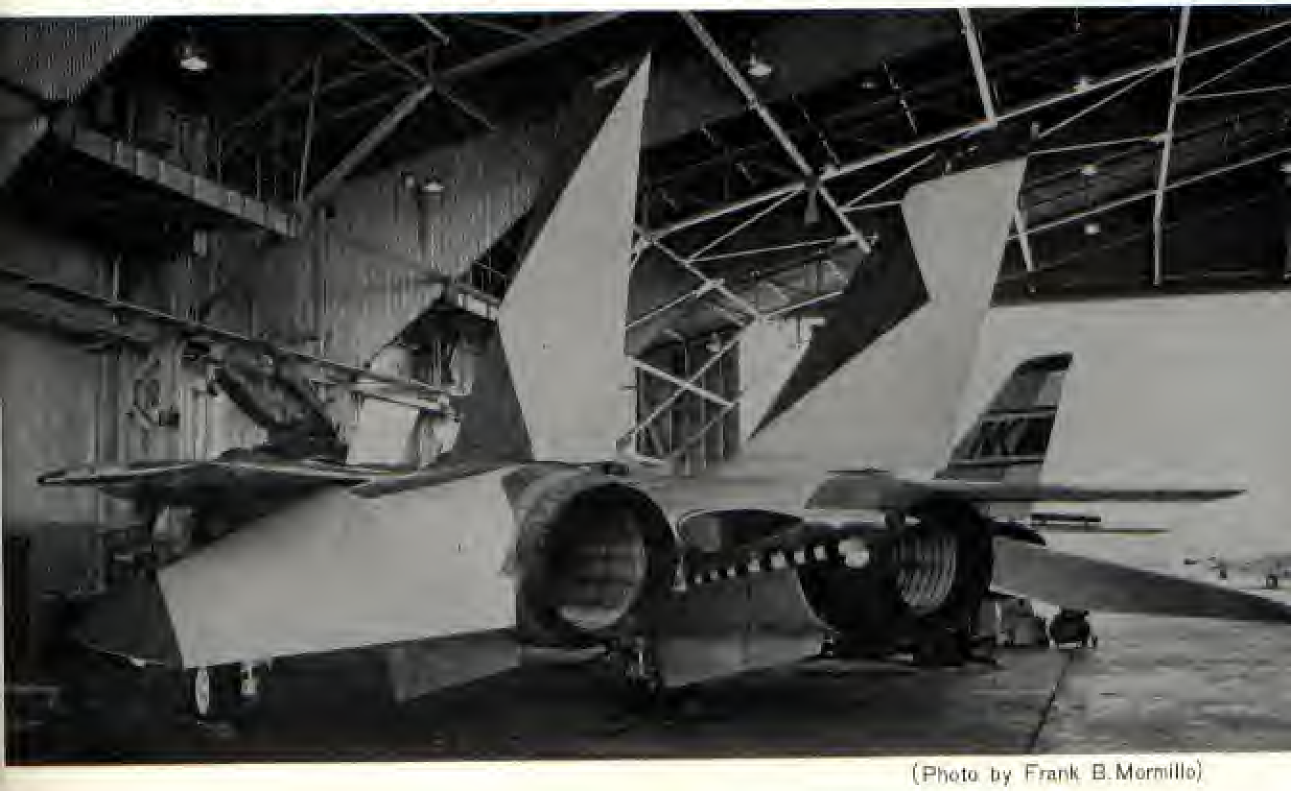
F-14 Tomcat, VF-2, Miramar NAS. Camouflaged in three-tone gray, this has no squadron number or national insignia. Figures on the tail and nose are comparatively small.

(Photo by Frank B. Mormillo)



▲▼これもミラマー海軍航空基地で撮影したF-14。第1戦闘飛行隊（VF-1）所属の機体で，前ページの機体と同じ識別評価試験用のカムフラージュ塗装をしているが，この機体の方が暗いグレイを使用している。

▲▼ F-14 of VF-1, Miramar NAS. Note that the gray color is darker than that on the VF-2 aircraft.



(Photo by Frank B. Mormillo)



建国200年記念の塗装をした F-106A

F-106A in commemorative camouflage feting the U.S. National Foundation Bicentenial.

機体全体を派手なアメリカ建国 200 年記念の塗装にしたフロリダ州航空隊所属のF-106A. 機首レドームが黒の他は全体を前から国旗の青・白・赤に塗り分け，増槽前半部と垂直尾翼から機首にかけては青地に白い星が散りばめられている。垂直尾翼の文字は赤地に白で書かれ，胴体は白地に赤でCITY OF JACKSONVILLEの文字が記入されている。機首のピトー管は赤で，小さな白い星が数個描かれている。

The "City of Jacksonville" (red on white base) is belonged to Florida ANG. The camouflage is, as a whole, patterned after the American national flag.



(Photo by Inter-Air Press)



(Photo by Inter-Air Press)



(Photo by Inter-Air Press)

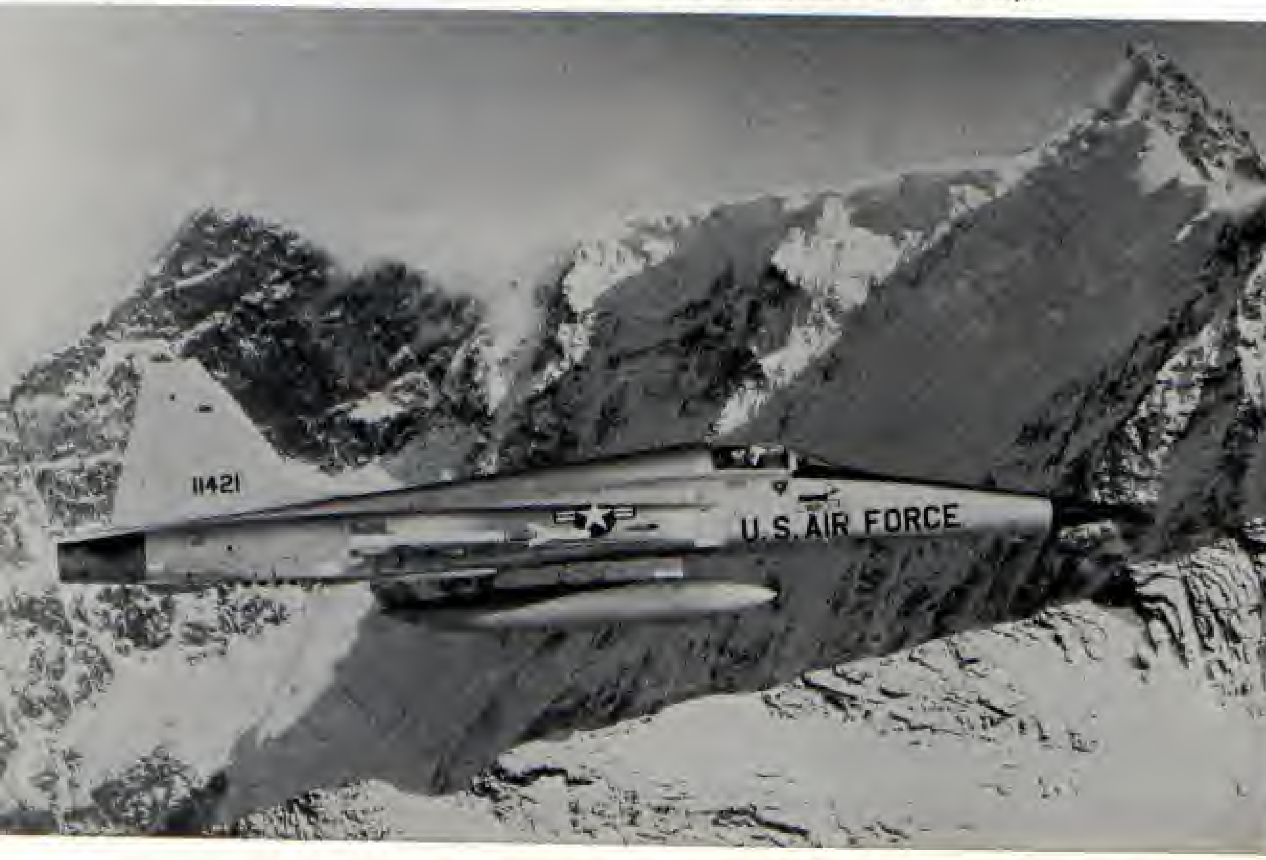


▲１月初めに初飛行したフランスのCAAPR がムドリー飛行機と共同で開発，売り出している曲技飛行練習機 CAP20の新型CAP20L の原型１号機。国際曲技飛行競技会でもすぐれた成績がおさめられるように，現用の最優秀アクロバット機をねらったもの。

▼去る３月30日，スイス政府は合計72機のノースロップF-5E および F型を購入する契約を，アメリカ国防省とノースロップ社との間に締結した。写真はスイスのアルプス上空をデモ飛行中のF-5E。

▲ CAP20L acrobat airplane prototype No. 1, jointly developed by CAAPR and Mudry, made its first flight in January.

▼ On 30 March, the Switherland Goverment made contracts with the U.S. Department of Defense and Northrop to purchase a total of 72Northrop F-5Es and F-5Fs. Photo-g'd is the F-5E demo-flying over the Alps.





▲ピエール・ロバンの新型，ライカミング180hpエンジン搭載の軽飛行機HR-100-280。HR-100シリーズには，100-180，100-210，サファリイ，などのバリエーションがあるが，写真の機体はこのほど改造された4座席の新型機。

▲ Pirre Bobin 4-seat new type HR-100-280 light plane, loaded with Lycoming 18 Hp engine.

▼米空軍のAMST計画のボーイング社の試作機YC-14の製作がワシントン州シアトルのボーイング社で着々と進められている。写真は完成に近づいたYC-14原型1号機。

▼ USF'S AMST programed YC-14 prototype No. 1 is now on the assembly line at Boeing Works, Seattle, Wash.





部隊マークの入った RF-4E

RF-4E dressed up in new marking.

航空自衛隊百里基地にある偵察航空隊所属の RF-4Eにマークが入った。このマークの図案は RF-86Fに描かれているものと同様のもので，中央が黄色，周囲は青になっていて，その上部に赤でRFの文字が記入されている。
(Photo by Y. Takimoto)

JASDF reconnaissance unit's RF-4Es, based at Hyakuri AB, have recently placed their unit marking, similar to that for the RF-86 F. Blue (outer) and yellow (inner) triangle, with "RF" upward in red.



カメラ・ルポ　韓国の米軍基地

オーサン基地の米軍機



（本文68ページ参照）

American airplanes at Osan AB


OS
276
276


383
1276



現在韓国のオーサン（烏山）米空軍基地にはＦ-４Ｅを装備する第36戦術戦闘飛行隊（36thＴＦＳ）とＯＶ-10Ａを装備する第19戦術航空支援飛行隊（19thＴＡＳＳ）が所属する第51戦術混成連隊（51st ＣＯＭＰＷ）が駐留していて、韓国を直接支援する戦術戦闘任務についている。前ページおよびこのページは第36戦術戦闘飛行隊（36thＴＦＳ）所属のＦ-４Ｅで、写真に見られるように胴体下面にＥＣＭポッド、翼下に小型爆弾訓練用ポッドを装備して訓練飛行を行っていた。

F-4E of 36th TFS, 51st COMPW, with ECM pod and training bomb rack underneath








OS
276


OS
276


OS
322





左ページとこのページも第36戦闘戦術飛行隊（36thＴＦＳ）のＦ-4Ｅ。左下とこのページ下はシェルターの中で待機するＦ-4Ｅで主翼下に訓練用のＡＩＭ-9サイドワインダーを装備している。





主翼に装備された訓練用ＡＩＭ-9サイドワインダー。



F-4E in shelter. Traing AIM-9 Sidewinder under the main wing.







F-4D while in test of AGM-65 Maverick





エプロンで翼を休める第19戦術航空支援飛行隊（19thTASS）所属のOV-10Aで、胴体下面には230ガロンの増槽が取り付けられ胴体側面にはM60C7.62mm機銃を装備している。





左ページ下とこの写真は、近くのクンサン基地から飛来したものだろうか。F-4Dがここで空対地ミサイルAGM-65マベリックのテストを行っていた。

オーサン基地に飛来した　F-111



去る２月24日米空軍のＦ-111Ｆ型６機がアメリカ本国から直接オーサン基地に飛来、２週間にわたり訓練を行なった。この最新型のＦ-111Ｆはアメリカアイダホ州マウンテンホーム空軍基地の第366戦術戦闘連隊（366thＴＦＷ）所属機で、有事の際、瞬時に必要な攻撃力を米本国から直接韓国に運び得る能力を実証したもので、韓国防衛にとってその意義はきわめて大きいという。期間中同機は射爆場での爆撃訓練を行なった。

Six American AF F-111's arrived Osan AB, Korea, on March 24, from Mountain Home AFB, Idaho, for a two-week training flight.





F-111 fly-by at Osan AB



オーサン基地に着陸するF-111F。下は爆弾を装着する整備員。





Israel Aircraft Industry KFIR



クフィル戦闘爆撃機

イスラエル・エアクラフト・インダストリイで生産されているクフィル戦闘爆撃機。この機体は、フランスのミラージュ５の機体をもとに製作されたもので、外形は非常によく似ているが、エンジンをＳＮＥＣＭＡアター９K50から、ジェネラルエレクトリックJ79-ＧＥ-17に変えているため性能は少し良くなっている。なお同社では、今後６～７年のあいだに、年間12～15機の輸出計画をたてている。







VFW-FOKKER
614



ＶＦＷ-フォッカー614は、西ドイツで第二次大戦後はじめて開発された旅客機で、主翼の上部にエンジンを装備して、非舗装滑走路から、ターボプロップ機にかわって使えるジェット機をねらって1962年に計画が開始され、1975年10月に初就航している。上と中の写真はフランスの国内航空会社ＴＡＴ向けのＶＦＷ　14。左下はＶＦＷ614 の操縦席。右下は客室。







PHOTO NEWS



ペルー政府はこのほど、ローキード・ジョージア社に、民間型ハーキュリーズL100-20を3機発注した。同国はこれらをアマゾン平原とペルー北方沿岸をアンデス山脈越えに結ぶ石油パイプライン建設現場への資材輸送に使用する。

写真のＬＣ-130Ｒは、昨年１月14日、南極観測隊へ物資輸送後の離陸の際、波状氷結で前方スキーを破損したため、その後一年間南極の標高11,900マイルの高地に放置されていたもの。これをロッキード・ジョージア社と米海軍が同機の回収を計画、技術者、生産技術から成る回収チームを送り、昨年12月22日から、１月10日まで作業が続けられこのほどニュージーランドのクライストチャーチに無事帰還した。写真は回収作業が終わり南極を飛び立つＬＣ-130Ｒ。







〔上〕米空軍はF-16 戦闘機を利用して、コントロール・コンフィガード・ビヒクル（CCV）プログラムを4月からエドワーズ空軍基地の飛行テストセンターで開始すると発表した。このCCVプログラムは、機体に新しい装置を取り付けて、パイロットの負担を軽減するとともに、操縦の性能を向上させ、従来不可能だった戦闘の時の機動性を増すことが目的である。
〔中〕このほどアリゾナ州ユマのマグダネル・ダグラス社テスト場で、3日間にわたって行なわれた。YC-15試作2号機の貨物搭載テストの演様。積みこまれているのは約26トンの中型自走砲。



ノースロップのカリフォルニア州パームデール工場で最終組立てに入っている訓練型F-5Fタイガー IIの1号機。性能的にはF-5Eと変らないが、F型はパイロットの訓練、特にF-15 のような、より高性能機へ移行のための中間的技術指導用に使用される。なお1号機の引渡しはこの夏に予定されている。



(APN)



(APN)

試作の進む

ソ連のエアバス

ソビエトで「1976～1980年
経済開発計画」の運輸通信
部門の主要テーマの一つと
して開発が進んでいるエア
バスIℓ-86。初飛行は5ヵ
年計画の初年度の終りに予
定されている。主な性能は
乗客350人、航続距離4,200
km/h巡航速度900～950km/h
常用高度9～10km、最高～
イロード42,000kgとなって
いる。上は組み立て中の試
作1号機。左は組み立て中
の胴体内部。下はIℓ-86の
カットモデル。



(TASS)







〔上〕ソユーズ宇宙船を運ぶ宇宙ロケット。写真は４月12日の「宇宙記念日」を記念して発表されたもの。1961年４月12日、ソビエトの宇宙飛行士ガガーリン少佐は人工衛星船ウォストーク号に乗り、人類初の宇宙飛行に成功したが、1968年３月27日、空軍練習機の事故により死亡している。〔下〕ＡＮＴＥＩ（ＡＮ-22）とＡＮ-2。ＡＮ-22 は1965年のパリエアショーでは世界最大の飛行機として世界の注目をあつめた機種である。バス、ブルドウザーはもとより、鉄道貨車までその胴体につみこむことができる。〔中〕は主任デザイナーO.K.アントノフ。



スナップだより



1月下旬横田基地に飛来した米海軍第3艦隊偵察中隊（VQ-3）所属のEC-130Q。
(Photo by T. Hashimoto)

伊丹空港から離陸するB-737。この機体は全日空が使用していたもので、ザイール航空に売却されて2月26日フェリーされた。
(Photo by H. Hamano)



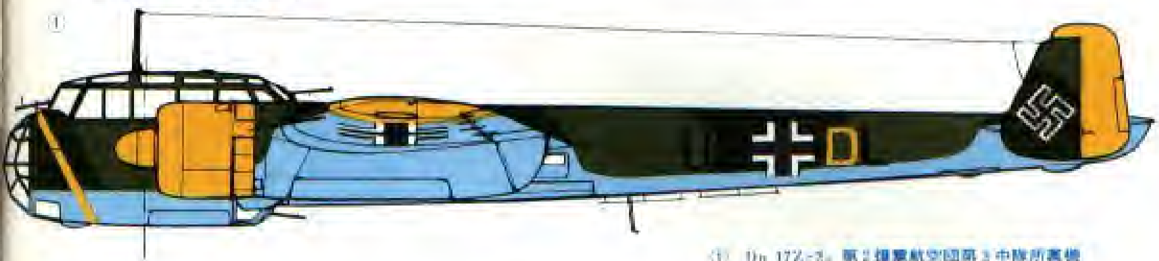
横田基地を離陸するアメリカのブラウン統合参謀本部長特別機VC-135B。この機体はWC-135Bから改造されたものである。
(Photo by T. Tanaka



ワイドカラー
WIDE COLOUR

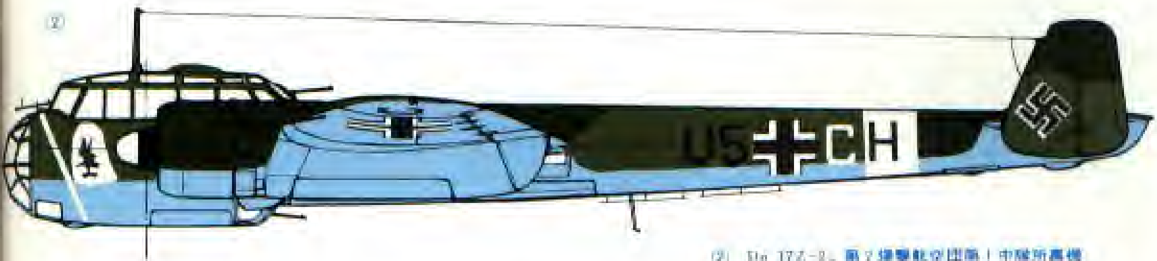
DORNIER Do 17

①



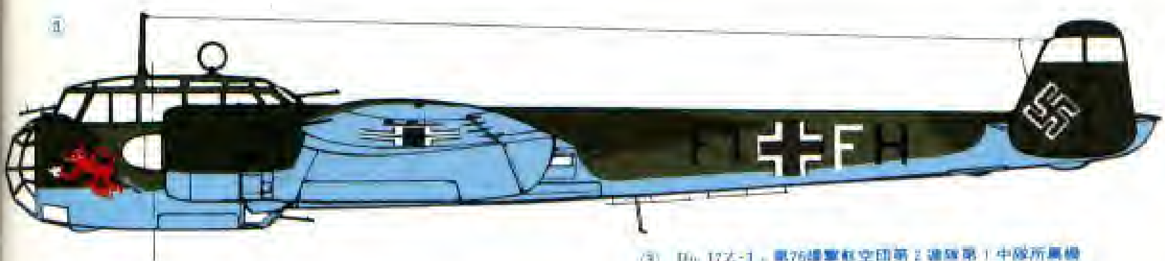
① Do 17Z-2, 第2爆撃航空団第3中隊所属機
3/KG2

②



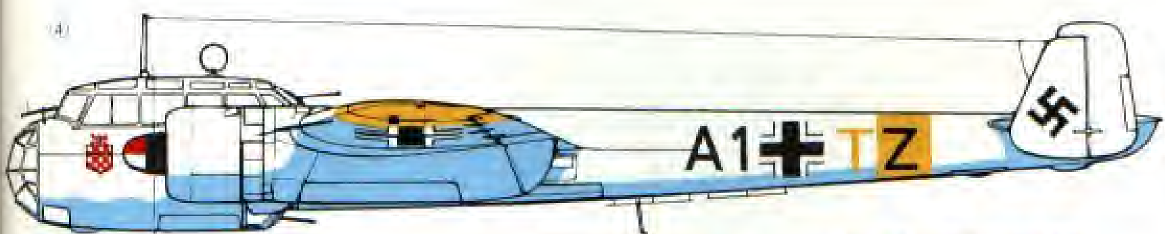
② Do 17Z-2, 第2爆撃航空団第1中隊所属機
1/KG2

③



③ Do 17Z-1, 第76爆撃航空団第2連隊第1中隊所属機
1 I/KG76

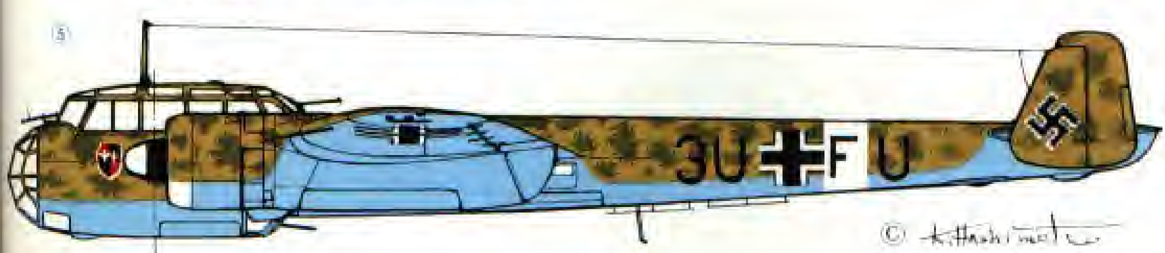
④



④ Do 17Z-1, 第53爆撃航空団第15中隊所属機
15/KG53

⑤ Do 17Z-1, 第26駆逐航空団第10中隊所属機
10/ZG26

⑤



© K. Hashimoto

●ドイツ空軍の急降下爆撃／近接支援機●

ヘンシェル　Hs 123



⬆ Groundmen loading cement-made practice bombs.

(Photo: Richard P. Lutz Jr)

ヘンシェル Hs123は，1933年にエルンスト・ウーデットのきも入りで開発されることになった急降下爆撃機である。競争試作の対抗複葉機フイゼラーF98を押えて，1936年夏から生産に入り，同年12月には5機がスペインのコンドル部隊に送られ，翌37年初めに戦場にデビューした。1939年9月1日のポーランド進攻を皮切りに，2次大戦でも登用されたが，複葉の急降下爆撃機はすでに旧式機。急降下爆撃よりも近接支援機として多く使われている。一部は大戦末期の1944年なかばごろまで軍籍にあり，本機は練習機をべつにしてドイツ空軍で最後の複葉機である。

⬇ Fuel truck brings a load of 87-octane gasoline for Aircraft No.10

(Photo: Richard P. Lutz Jr)





(Photo: Richard P. Lutz Jr)

ここに紹介する写真は，1941年末ころ，ロシア戦線のロストフの北方にあるノボッシェルカスク空軍基地で訓練中の第2実用訓練航空団第2地上攻撃連隊の一部と思われるHs123A-1。〔左上〕セメント製の訓練用爆弾を積みこんでいる地上整備員。〔左下〕燃料補給車から給油中。燃料は87オクタン価のガソリン。〔上〕これも給油中の地上整備員。〔下〕左翼下に吊されたセメント製の50kg訓練用爆弾。Hs123は，胴体下に250kg爆弾1発か投下増槽，主翼下には50kg爆弾4発を装備した。

⬇ Close-up showing 50kg cement practice bombs on the port wing of Aircraft No. 10

(Photo: Richard P. Lutz Jr)





⬆ これもイスパノ・エンジン装備のHA-1112-M1Lで，アメリカの空軍博物館で保有している1機。各種の2次大戦ドイツ戦闘機部隊の塗装にして展示されたが，現在は修復中。

HA-112-K1L of U. S. A. F. Museum, Daiton, Ohio.

HA-1112-K1L opened to the public at Leck Air Force Base, West Germany.

⬇ 西ドイツのウェテルセン(Uetersen)にあるルフトバッフェ博物館が保有しているHA-1112-K1L。写真はレック空軍基地の公開日に展示されたときのもので，胴体には第2戦闘航空団第2戦闘連隊（II/JG2）"リヒトホーフェン" 部隊のマークを付けている。





(Photo: Richard P. Lutz Jr)



⬆ Return of Aircraft No.2 and No.8 awaited.
⬅ Aircraft No. 10 and her crewmen.
↗ Pilots discussing the morning flight with their Group Executive Officer (right). Aircraft No.10 (CK-KZ), backward, prepares for flight.

〔上・左〕これも整備中のHs123A-1。〔右上〕早朝，訓練飛行の打合わせをする飛行隊長とパイロット。右手の10号機は，エンジンを始動して発進準備完了。〔右下〕ジャッキで持ち上げて整備中。機体塗装は上側面ダークグリーンとブラックグリーン，下面ライトブルーのスプリンター迷彩。

Hs123A-1は880hp（離昇）のBMW132Dc 星型9気筒空冷エンジン1基装備。前述の爆弾のほか，機首に7.9mm MG17機銃を2挺積んでいた。急降下爆撃では敵戦闘機にくわれて充分な働きができなかったが，前線の未整地の飛行場からも容易に作戦できるのが強みで，近接支援の地上攻撃では，大戦後半に入っても，予想以上の活躍をした。この任務のために，数機は20mmMGFF機関砲2門に武装強化したり，人員殺傷用の2kg爆弾を92発積んだりして使われている。地上攻撃機として充分に第一線で使えることがわかって，1943年初めごろには，本機を再生産する案も出されたが，生産設備は1940年にすでに廃棄されていて，ついに実現しなかった。

(Photo: Richard P. Lutz Jr)



⬇ Aircraft No. 10 jacked up. (Photo: Richard P. Lutz Jr)





Messerschmitt Bf109 being survived

Bf109 G-10/Trop (MT-452) displayed at Utti Air Force Base, Finland

↑ フィンランドのウティ（Utti）空軍基地に就役当時の塗装で展示されているBf109G-10 Trop（MT-452）。フィンランドには同型機がもう1機（MT-507）が現存している。

↓ イスパノエンジン装備のHA-112-K1L。西ドイツには同型機2型が現存しており、これはメッサーのアウグスブルグ工場にあるもの。



HA-1112 K1L located at new Messerschmitt's Augsburg facility.



⬆ Four Hs123A-1's, camouflaged in dark-green, black-green, light gray and light blue, line up after a training mission. (Photo: Richard P. Lutz Jr)



⬆ Seven Hs123A-1's begin pre-flight warming-up. (Photo: Richard P. Lutz Jr)





〔左上〕訓練飛行を終えて整列したHs123A-1。〔左中〕エンジンをまわしてスタート直前の7機のHs123A-1。〔左下〕同じシーンの3機を後方より見る。〔下〕7号機（コードレターPF-UV）。機上の犬はパイロットのマスコット。〔下〕これも離陸発進前のHs123A-1。後方に迷彩したハンガーが見える。

〔Hs123A-1データ〕エンジンBMW132Dc（離昇880hp，870hp/2,499m），上翼スパン10.5m，下翼スパン8m。全長8.33m，全高3.21m，翼面積24.8m²，自重1,500kg 全備重量2,215kg。最大速度341km/h（高度1,200m），巡航速度317km/h（高度2,000m），上昇率900m/分， 実用上昇限度9,000m，最大航続距離860km。

⬆ Hs123A-1, Aircraft No.7 (PF-UV), Schlacht Training Group, believed to be a part of II (S) LG2, is located at Novotsucherkask Air Field, Rostove, USSR. Photo taken in late 1941.

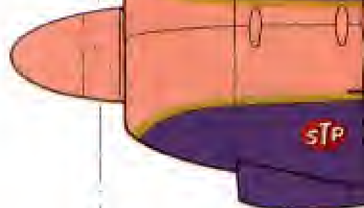
⬇ Hs123A pilots prepare for take-off; Seen in the background are camouflaged hangars.

(Photo: Richard P. Lutz Jr)



① "雷電" 改造レーサー "レッドバロン"





"RAIDEN" AIR RACER

1/32 SCALE KIT

③ "雷電" 改造レーサー "ジャングル・ジム"





② "雷電" 改造レーサー "ミス・ボイン"



© K.Hashimoto



ハイモデリングのための
レベル資料集

“雷電”改造エア・レーサーへのヒント (Voℓ.2)

「P.P.C.」——例年のプラプレーン・コンテストのための改造プランとして，今月は1/32“雷電”をベースにしたアンリミッテド・クラス・エア・レーサーへのヒントです。

あまり改造してしまうと，原型機が何であったかが不明となるおそれもあり，原型機のイメージを残したイメージ・チェンジであることも重要で，主としてキャノピを変更するのが効果的です。

図①の“レッドバロン”は胴体の背をいちど切断して，何かべつのキットの胴体パネルを転用して合成するという，ちょっと技術を要するものですが，驚くほど魅力的な機体になっています。原型機のキャノピは相当に幅広ですが，このレーサーは側面形に小さく細い幅のキャノピで，パイロットの頭が入ればよいほどの幅と考えてよく，スピナも，ちょっとの改造で機体全体のイメージを変えることができるものです。

図①　“レッドバロン”はすこし大改造を要するレーサーで，後部胴体の背を削り，尾部を延長，垂直尾翼上端が改造されている。スピナも先端が異なり，機体全面スカーレット，スピナとプロペラ・ブレード前面はシルバー。主翼左上面は翼端部から読めるように5のナンバーを記入。

図②　肉つきのよいグラマーな“雷電”ちゃんをレーサーにした“ミス・ボイン”。機体はほぼスタンダードで，ちょっぴりキャノピが改造してある。「すみれ」色の胴体にゴールドとピンクのライン入り，主翼はゴールドで前縁が「すみれ」色。主翼左上面に28のナンバー付き。

図③　アッと驚きジャングル・ジムのイラスト付きのレーサー。キャノピと尾部が改造されているほかは，ほぼスタンダードという趣向です。

（イラストと解説・**橋本喜久男**）





⬅ エア・レースのように，3機で編隊飛行をする雷電とスピットファイア，F6Fヘルキャット。雷電はフィリピンで米軍にろ獲された1機で，性能比較飛行テスト中のシーンである。

⬆ 重量感とスピード感あふれた雷電の離陸上昇。

➡ これも1945年春，米軍がフィリピンでテストしたときのもので，ずんぐりした胴体とその割に小さな翼，本機の特徴がよく出た写真。

⬇ 主翼に30mm の機関砲を装備した雷電33型。





アメリカでエアレースに使われているコルセア。
(Photo: G. J. Graham)



●ドイツ空軍最初の近代的な爆撃機●

ドルニエ Do 17

↑ Do 17の最初の生産型であるDo 17E-1。3座席の中型爆撃機として、偵察型のDo 17F-1とともに1936年から生産に入り、翌1937年にはF-1につづいて20機がスペイン戦争のコンドル部隊に送られ、参戦している。写真の機体は第255爆撃航空団第2中隊（2／KG255）の所属機で、1938年の演習で仮想敵機として飛んだときのものである。↓ Do 17Eに代って、1938年から登場したDo 17M。E型のBMW VI7.3エンジン（離昇750hp）をBMW-Bramo 323A-1（離昇900hp）に換装したもので、つぎの主要生産型であるDo 17Zが出現するまでの短期間に少数機が生産された。M型では防御火器も7.9mmMG15機銃が2梃から3梃にふやされている。





↑ Do 17の最初の偵察型であるDo 17F-1の代替として、1938年から生産されたDo 17P。爆撃照準器をはずしてカメラを積み、長距離進攻のために燃料容量をふやしたほかは、同時に生産に入ったDo 17Mとほとんど同じである。P型の10機もスペインのコンドル部隊に送られている。写真の機体はBMW132Nエンジン(865hp)を装備したDo 17P-1の後期生産型である。P-1は機首にRB-50カメラを2個積んでいた。↓ Do 17の最終生産型Do 17Z。Z型はスペイン戦争での戦訓などを採り入れて前部胴体を再設計したもので、視界のためにコクピットの天井を高くして透明部の多いものとし、前下方および後下方の機銃を効果的なものにするため、機首下面も主翼付根の部分までふくらんだかたちのものとしている。Do 17はZ型になって、フライング・ペンシルと呼ばれた細身のシャープな外形は一変して頭でっかちの力強いものとになった。





⬆ 飛行中のDo 17Z。平面形がよくわかるめずらしい写真である。Do 17Zでは乗員が4人となり，防御火器も7.9mmMG15機銃が6挺にふやされた。Z型は1938年末から部隊に引渡されて，翌39年9月1日に開始されたポーランド進攻作戦では，鉄橋，飛行場，弾薬集積所などの爆撃に使われている。この進攻作戦のころ，ドイツ空軍は約370機のDo 17を保有していたが，そのうち210機余がこのZ型であった。Z型は乗員および整備員にも受けが良く，ドイツ空軍にとってもっとも信頼できる爆撃機であったが，爆弾搭載量ではHe111に劣り，スピードではJu88にかなわなかったので，1939年末ごろから次第に生産は減らされ，翌40年夏には520機余が完成したところで生産は打切られてしまった。⬇ 冬季迷彩塗装をしたDo 17Z-2。第3爆撃航空団第10中隊（10／KG3）の所属機である。









上中　第3爆撃航空団（KG3）のDo 17Z。ポーランド進攻作戦で、いわゆる第2次大戦の口火を切ったDo 17部隊はこの第3爆撃航空団であった。同航空団のDo 17Zは、翌年の1940年初めにはダンケルクに進出して英仏海峡の艦艇を襲い、"バトル・オブ・ブリテン"開戦の先兵でもあった。



⇦⇩ 進撃する第3爆撃航空団第7中隊（7／KG3）のDo 17 Z。Do 17 Zの活躍は"バトル・オブ・ブリテン"を境に漸次衰退した。防弾が弱く、防御火器が不充分で、戦闘機の犠牲となるのも少なくなかった。機銃を特別に追加したり、超低空攻撃を試みるなど工夫をこらしたが、爆弾搭載量が少ないことと低速は致命的で、ついにより高速、重武装のJu88にその任務をゆずって、1942年秋までにはほとんどが退役した。







↑ Do 17Zの機首クローズアップ。第3航空団（KG3）のエンブレムがよくわかる。コクピットの側面は後方まで透明なものとなって、視界は大幅に改善された。
↓ 第3航空団第7中隊（7./KG3）のエンブレムをつけたDo 17Z-2。Z型の主要生産型は-1と-2で、そのほかRb20/30自動カメラを積んだ写真偵察型の-3、複操縦士席の練習型-4、救命袋などを積んで洋上長距離哨戒用の装備をした-5などがあった。





独飛第55中隊の新司偵

（77ページ本文記事参照）

← 100式司偵2型の尾翼に画かれた独立飛行第55中隊の部隊マーク。サクラは白で、2本の線は黄色 ↓ 昭和19年9月。漢口飛行場の100式司偵2型 機上は石田中隊長。南京へ向う直前のエンジン・テスト

（Photos by Teruo Yamamoto）



昭和19年8月、北京南苑飛行場で訓練を終えて整備中の独飛第55中隊の100式司偵2型。手前右から戸木田中尉、酒井少尉、蔺井中尉。整備員は55中隊員。



(Front page upper) Mitsubishi Ki.46-Ⅱ Commandant Reconnaissance Airplane. The "cherry" marking, white pedals with two yellow lines, shows the plane belonged to Dokuritsu Hiko 55th Chutai. (Front page lower) At Hankou, China, September 1944. Aboard the plane is Commander Ishida of the Chutai.

Ki.46-II of the 55th Chutai, at Peiping, August 1944. From right, Lt. Tokita, 1st Lt. Sakai and Lt. Tsutsui.





➡ 昭和19年9月、南京大校飛行場格納庫前で100式司偵2型（08号機）を点検整備する独飛第55中隊員。格納庫内には100式司偵2型3機のほかに、右手前には兵員輸送用滑空機ク8 IIもみえる。

⬇ これも昭和19年9月の南京大校飛行場で、後方にうつっているのは右の写真の格納庫の左側に並んで建っている格納庫。手前の100式司偵2型の偵察席からうつしたものである。100式司偵2型の風防はごらんのように二つに折れて横開き式。3型からはこれが前後スライド式にかわった。折れた風防のあいだに見えるのも、55中隊の100式司偵2型である。





⬆ Ki.46-Ⅱ (08), Nanking, September 1944. In the hangar are seen three planes of the similar model and a Ku.8-Ⅱ glider.

⬅ Nangking, September 1944. The photo taken from the reconnaissance seat of the Ki.46-Ⅱ. Note the folding device of the windshield. This was converted into the slideing device starting from Model Ⅲ The plane seen through the windshiled is also that of the 55th.





↑ 南京大校飛行場の掩体に入った100式司偵2型68号機。本文記事にあるように独立飛行第55中隊は昭和17年8月に飛行第15戦隊の第3中隊を改編したもので、ここ南京大校飛行場を基地として、中国大陸全域の情報収集に活躍した。装備機は97司偵2型につづいて100式司偵2型と3型を保有している。写真は昭和19年9月の撮影。

↑ Based at Nangking, Taiko Airfield, the 55th was active in reconnoitering the whole Chinese Continent, with Model II and III Ki.46 reconnaissance aircraft. Photog'd in September 1944.



⬇ 同じく南京大校飛行場の 100 式司偵 3 型。機首まで延びた段なし風防、スピナやエンジン・ナセルの形状など、2 型と 3 型の細部の違いがこの 2 枚の写真でよくわかる。昭和19年10月の撮影。独立飛行第55中隊は、昭和19年12月に独飛第18中隊と一緒になって飛行第82戦隊を編成、同戦隊の第 2 中隊となった。

⬇ Model Ⅲ Note the shape of windshiled, spinner, engine nacelle and etc., which clearly shows the difference between Model Ⅱ and Ⅲ Photog'ed in October 1944 at Nangking Taiko Airfield. The 55th became Hiko 82nd Sentai in December 1944 when it joined with Hiko 18th Chutai.



未発表海軍機写真集



The 3rd Kokutai, with Mitsubishi C5M2 Land-based Reconnaissance plane, advanced to Kendari, Celebes. Photo taken in the spring of 1942. The plane, a naval model of the Army ki. 15, was in service in the Pacific theatre for tactical reconnaissance and liaison purposes, since around 1938.

↓ Mitsubishi Type 96 Carrier Fighter (A5M1) based at Hankou, Chinese Continent.



↑　セレベス島のケンダリー基地に進出した第３航空隊の98式陸上偵察機。97司偵の海軍型である同機は、昭和13年から太平洋戦争の初期にかけて、戦略偵察、高速連絡などに活躍した。昭和17年春ごろの撮影。← 中国大陸漢口（ハンカオ）基地の96式１号艦戦。↓ 台湾の高雄基地に勢ぞろいした第３航空隊の精鋭。左端に零戦の尾部が見え、中央から右に98式陸上偵察機が並んでいる。南方へ進出する直前のスナップである。　(Photo by Tamotsu Yokoyama)

The main force of the 3rd Kokutai at Takao Airfield, Taiwan, just prior to advancing to southern waters. The C5M2 reconnaissance plance and Zero fighter are seen.





Popularly known as "Aka Tonbo" (Red Dragonfly), the Nihon Hikoki K5Y1 Trainer was the first trial machine for Japanese Naval pilots to fly-up to the sky. The photo taken at Kasumigaura Naval Training Center shows clearly how the training unit acted at that time.

霞ケ浦航空隊の93式中間練習機。同機は機体全面をオレンジに塗り、"赤トンボ"の名で親しまれた。大戦中に活躍した海軍のパイロットたちは、本機で大空への第一歩をふみ出した。当時の同航空隊の模様がよくわかる珍らしい写真である。



エアラインの翼

Pan Am's Planes

パン・アメリカン航空 ②

1927年10月からフロリダとキューバおよびバハマ諸島への運航を開始したパン・アメリカン航空のつぎの目標は、キューバからコスメル、パナマ・シティ、カラカスを通ってカリブ海をまるくかこむ周回航路の完成であった。同時にテキサスからメキシコを経て、この周回路線と連絡する新航路の開拓が試みられた。このカリブ海周回路線運航用に導入されたのが、シコルスキS-36(写真下)とS-38（写真上）の水陸両用機である。

シコルスキS-36は、1927年12月7日にパン・アメリカンに引渡されたが、性能は思わしくなく、わずか2カ月間使われただけで、改良型のS-38と交代した。S-36はこのパン・アメリカンが発注したわずか1機が作られたのみである。1928年10月31日から就航したS-38は、フォッカーF.7と同じく乗客は8人乗り。パン・アメリカンの要望にこたえた好性能の水陸両用機で、西インド諸島および中部アメリカの主要都市を結んで飛びまわった。このころ水陸両用機が好んで使われたのは、西インド諸島を周回する路線という自然の条件のほかに、陸上の飛行場を造る手間がはぶけて、草創のエアラインにとっては、費用の点でも有利であったのである。

〔シコルスS-36データ〕エンジン：ライト・ホワールウィンド（離昇400hp）×2、全幅21.94m、全長10.36m、総重量2,721kg、巡航速度144km/h、乗客7人乗り。〔S-38データ〕エンジン：P&Wワスプ（離昇850hp）×2、全幅21.94m、全長12.49m、総重量4,754kg、巡航速度169km/h、乗客8人乗り。





アメリカ海軍 ⑦

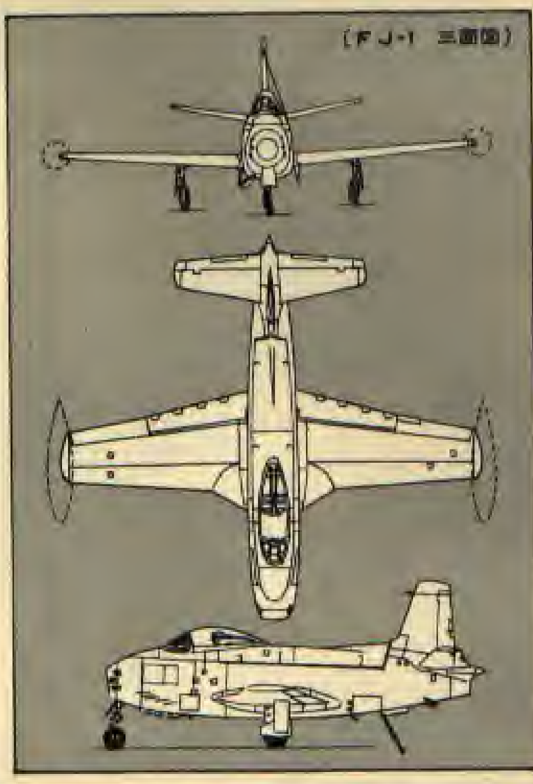
⬆⬇ FJ-1フュリイの原型XFJ-1。XFJ-1は3機が作られ、1号機は1946年11月27日に初飛行したが、写真の機体は2号機。





ジェット戦闘機の先輩たち





ノースアメリカン FJ-1 フュリイ

North Americn FJ-1 Fury

◀ XFJ-1の操縦席内計器板





